Transmission Automatique Allison

Conseils Techniques

Serie HT 700

Detroit Diesel Allison

FRENCH - ISSUE

HT 740D
HT 750CRD
HT 750DRD

SOMMAIRE

Paragraphe *Page*

Section 1. DÉPOSE DE LA TRANSMISSION DU VÉHICULE

1-1. VIDANGE DE LA TRANSMISSION 1
1-2. DÉSACCOUPLEMENT DES COMMANDES 1
1-3. DÉSACCOUPLEMENT DE L'ARBRE DE TRANSMISSION. 1
1-4. DÉPOSE DES VIS DE FIXATION DES SUPPORTS 2
1-5. DÉPOSE DE LA TRANSMISSION 2
1-6. INSTRUCTIONS DE RÉFECTION ET DE RECONDITIONNEMENT 2

Section 2. PRÉPARATION DE LA TRANSMISSION AVANT MONTAGE

2-1. CONTROLE DU VOLANT 3
2-2. MONTAGE DU FREIN ET DE LA BRIDE DE SORTIE . . 3
2-3. MONTAGE DU LEVIER DE SÉLECTEUR 3
2-4. MISE EN PLACE DE LA PRISE DE FORCE 4
2-5. MONTAGE DE LA COMMANDE DE MODULATEUR . . . 5
2-6. MONTAGE DU TUBE DE REMPLISSAGE 5

Section 3. PRÉPARATION DU VÉHICULE POUR MONTAGE DE LA TRANSMISSION

3-1. VÉRIFICATION DU DISQUE SOUPLE D'ACCOUPLEMENT 6
3-2. CONTROLE DU CHASSIS ET DE L'ARBRE DE TRANSMISSION 6
3-3. RADIATEUR D'HUILE, TUYAUTERIES D'HUILE DU FILTRE 7
3-4. VÉRIFICATION DES COMMANDES 7

Section 4. MONTAGE DE LA TRANSMISSION SUR LE VÉHICULE

4-1. MANUTENTION 8
4-2. ACCOUPLEMENT AU MOTEUR 8
4-3. MISE EN PLACE DES SUPPORTS 9
4-4. ACCOUPLEMENT DE L'ARBRE DE TRANSMISSION . . . 9
4-5. RACCORDEMENT DES TUYAUTERIES DU RADIATEUR D'HUILE 9
4-6. MONTAGE DE LA COMMANDE DU SÉLECTEUR 9
4-7. MONTAGE DE LA COMMANDE DU MODULATEUR . . . 10
4-8. MONTAGE DES COMMANDES DE LA PRISE DE FORCE 11
4-9. MONTAGE DE LA COMMANDE DE FREIN DE PARCAGE 12
4-10. MONTAGE DE L'ENTRAINEMENT DE COMPTEUR . . . 12
4-11. BRANCHEMENT DES SONDES ET DES ORGANES ÉLECTRIQUES 12

Paragraphe *Page*

Section 5. CIRCUIT D'HUILE

5-1. CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE 13
5-2. SPÉCIFICATIONS DE L'HUILE 14
5-3. RENOUVELLEMENT DE L'HUILE, DU FILTRE A HUILE 14

Section 6. ESSAIS SUR ROUTE ET RÉGLAGES

LISTE DE CONTROLE 17

LISTE DES FIGURES

Page

Figure 1-1. Exemple type d'accouplement de transmission 2
Figure 2-1. Serrage de l'écrou du levier de sélecteur 4
Figure 4-1. Grille des vitesses du sélecteur 9
Figure 4-2. Emplacement commutateur sécurité démarrage . . 10
Figure 4-3. Disposition de la commande mécanique du modulateur 11
Figure 5-1. Détermination des niveaux d'huile sur les transmissions de début de série 13
Figure 5-2. Détermination des niveaux d'huile sur les transmissions nouveau modèle 13
Figure 5-3. Repères de jauge 14

AVANT PROPOS

Ce document rassemble sous une forme pratique tous les conseils techniques nécessaires à la dépose, à la pose et à l'entretien des Transmissions Automatiques des séries HT 700D. On y trouvera toutes les données se rapportant au véhicule et à la transmission qui doivent être prises en ligne de compte lors du montage. Ces conseils faciliteront la tâche des mécaniciens responsables du montage et de l'entretien des transmissions pour que celles-ci puissent fonctionner de manière satisfaisante et durable.

SECTION I

DEPOSE DE LA TRANSMISSION DU VEHICULE

1-1. VIDANGE DE LA TRANSMISSION

Avant dépose de la transmission, du véhicule, la vidanger.

- Dégager le tube de remplissage du carter d'huile.
- Déposer entièrement le tube de remplissage s'il risque de gêner au cours de la dépose.
- Séparer toutes les tuyauteries de la transmission, laisser ces tuyauteries se vider.

1-2. DÉSACCOUPLEMENT DES COMMANDES

Si les commandes ne sont pas intégralement déposées, les désaccoupler de la transmission et les écarter de manière qu'elles ne constituent pas un obstacle lors de la dépose.

- Désaccoupler toutes les tringleries et les câbles de commande du sélecteur, du modulateur, du frein de parcage et du compteur. Déposer la tringle mécanique du modulateur et la commande du modulateur, libérées après dépose du modulateur.
- Désaccoupler la prise de force de l'équipement entraîné. Désaccoupler les commandes de la prise de force. Déposer entièrement la prise s'il risque d'y avoir gène lors de la dépose de la transmission.
- Débrancher les câbles électriques, sondes ou autres éléments fixés sur la transmission.

1-3. DÉSACCOUPLEMENT DE L'ARBRE DE TRANSMISSION

- Désaccoupler l'arbre de transmission du plateau ou de la chape de sortie de la transmission. Dégager l'arbre de transmission de manière à éviter toute gène à la dépose.
- On trouvera à la figure 1-1, un exemple type d'accouplement de transmission sur le moteur. Enlever les vis de fixation du disque souple d'entraînement sur le volant.

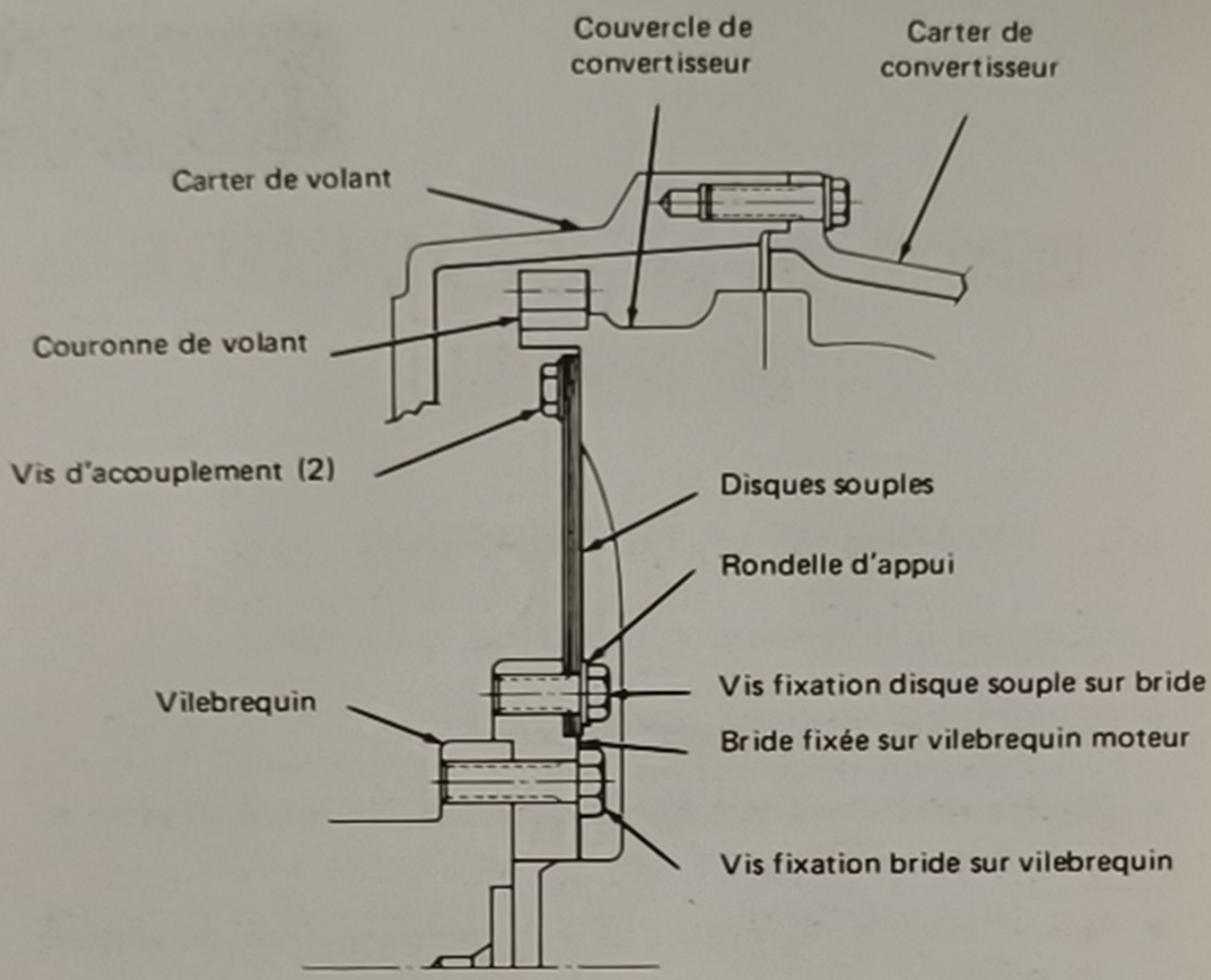

Figure 1-1. Exemple type d'accouplement de transmission

1-4. DÉPOSE DES VIS DE FIXATION DES SUPPORTS

- Si les supports de la transmission soutiennent également l'arrière du moteur, placer un cric ou un support quelconque sous le moteur.
- Soutenir solidement la transmission à l'aide d'un cric, un palan ou autre moyen de levage.
- Enlever toutes les vis et tous les supports maintenant la transmission sur le moteur et sur le châssis du véhicule.

1-5. DÉPOSE DE LA TRANSMISSION

- Dégager la transmission vers l'arrière jusqu'à séparation complète du moteur.
- Soulever ou abaisser la transmission à la demande pour la dégager du véhicule.

1-6. INSTRUCTIONS DE RÉFECTION ET DE RECONDITIONNEMENT

Pour toutes les opérations de réfection et de reconditionnement de la transmission, se reporter à l'édition actuellement en vigueur dans le Manuel de Service SA 1270.

PREPARATION DE LA TRANSMISSION AVANT MONTAGE

2-1. CONTROLE DU VOLANT

- Vérifier les 12 trous de vis à l'avant du volant. Les filets de 1/2-20 doivent être en bon état, les trous de vis exempts d'arrachements ou d'impuretés.
- Vérifier le diamètre de centrage (au centre du volant) : il ne doit présenter ni détériorations ni indices de matage risquant d'empêcher son emmanchement dans la bride d'accouplement.
- Vérifier l'état de la couronne de volant (usure ou détérioration). Vérifier, éventuellement, les soudures de maintien de la couronne sur le volant.

2-2. MONTAGE DU FREIN ET DE LA BRIDE DE SORTIE

- Vérifier l'état de l'arrêt d'huile arrière : usure ou détérioration. Pour procéder à son remplacement se reporter au Manuel de Service référence SA 1270.
- Lubrifier l'arrêt d'huile avec de la graisse soluble dans l'huile.
- Vérifier l'état de la bride ou la chape d'accouplement arrière : usure ou détérioration. Le plan d'appui de la lèvre de l'arrêt d'huile doit être lisse et régulier afin d'éviter toute fuite d'huile.
- Mettre en place le frein de parcage.
- Monter la bride ou la chape de sortie. Vérifier que le moyeu est en butée contre le roulement arrière de la transmission.
- La bride d'accouplement est maintenue par un écrou auto-bloquant, serrer cet écrou à un couple compris entre 104 et 138 m.kg (750/1000 lb.ft).

2-3. MONTAGE DU LEVIER DE SÉLECTEUR

- Mettre en place le levier de sélecteur sur son axe. Les méplats du levier doivent correspondre aux méplats en biseau de l'axe du sélecteur, puis après alignement amener le levier en appui contre l'épaulement de l'axe du sélecteur.
- Mettre en place l'écrou du levier, l'approcher à la main contre le levier.

- Faire pivoter le levier pour le décaler de deux verrouillages par rapport à une position de fin de course quelconque : le passage des deux verrouillages doit être perceptible à l'oreille.

- Maintenir le levier et serrer l'écrou à un couple compris entre 2 et 2,7 m.kg (15/20 lbs.ft) – voir fig. 2-1. IMPORTANT : Ne pas serrer au-delà du couple maximum, on risquerait d'arracher le filetage de l'axe.

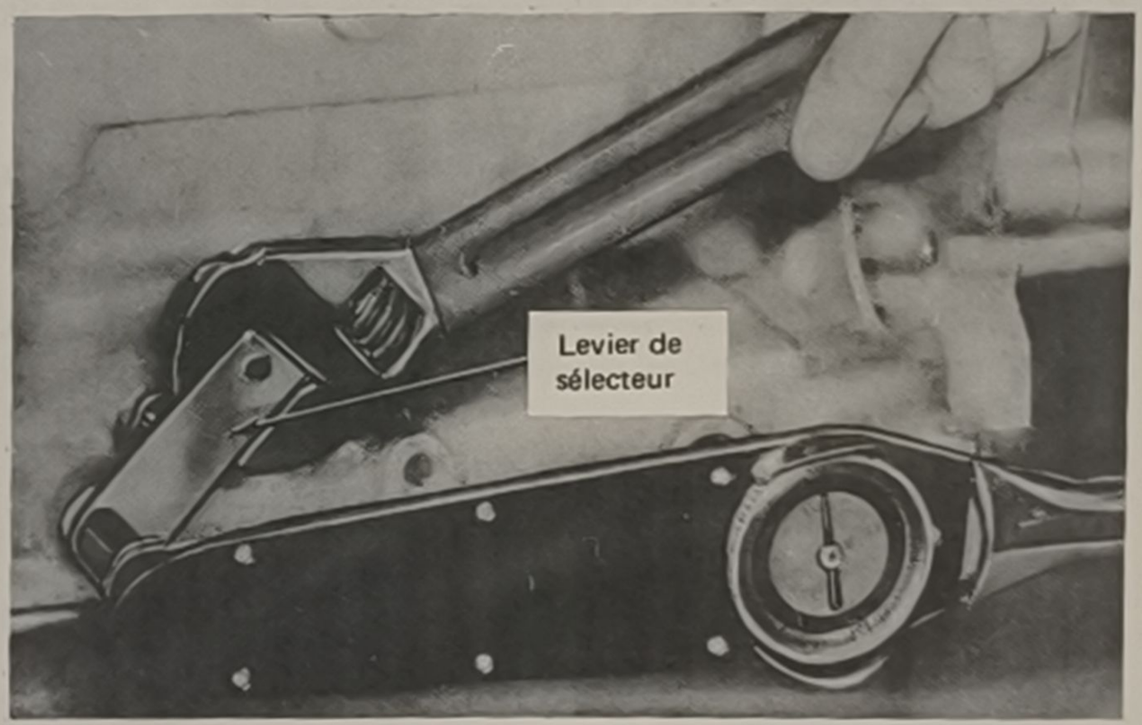

Figure 2-1. Serrage de l'écrou du levier de sélecteur

2-4. MISE EN PLACE DE LA PRISE DE FORCE

En fonction de la place disponible, la mise en place de la prise de force se fera avant ou après la pose de la transmission.

- Le jeu d'engrènement à respecter entre le pignon menant de la transmission et le pignon mené de la prise de force doit être compris entre 0,15 et 0,30 mm (0.006 et 0.012'').

- Régler le jeu d'engrènement en choisissant des joints d'épaisseur appropriée lors du montage de la prise de force.

IMPORTANT : Ne Pas utiliser de joints en liège ou autres matières molles entre la transmission et la prise de force. Utiliser uniquement des joints de qualité préconisée par le fabricant de la prise de force.

- Mesurer le jeu d'engrènement des pignons par l'orifice de visite prévu sur le carter de prise de force.

- Si la prise de force est lubrifiée sous pression, mettre en place la tuyauterie d'huile et les raccords. L'huile assurant la lubrification de la prise de force est prélevée sur la tuyauterie de retour d'huile de la transmission après passage dans le radiateur d'huile. L'huile de graissage de la prise de force sera envoyée dans le circuit de prise de force après passage dans un ajutage de limitation de débit de 0,81 mm (0.032") de diamètre. Ce limiteur de débit est en général prévu sur la prise de force.

2-5. MONTAGE DE LA COMMANDE DE MODULATEUR

Après mise en place de la transmission sur le véhicule, monter la commande de modulation. Voir paragraphe 4-7.

2-6. MONTAGE DU TUBE DE REMPLISSAGE

Le tube de remplissage d'huile peut être monté avant mise en place de la transmission sur le véhicule, sauf cependant, si sa présence risque de géner le montage de la transmission.

- Mettre en place le tube de remplissage d'huile et serrer le raccord sur le bossage du carter d'huile.

- Fixer la partie supérieure du tube de remplissage à l'aide des pattes et des vis nécessaires.

SECTION III

PREPARATION DU VEHICULE POUR MONTAGE DE LA TRANSMISSION

3-1. VÉRIFICATION DU DISQUE D'ACCOUPLEMENT

- Vérifier l'accouplement souple, le remplacer s'il est usé ou détérioré. Vérifier l'ensemble des disques : fêlures, déformations ou trous de vis ovalisés.
- Vérifier le jeu axial du vilebrequin, il doit être dans les limites prescrites par le constructeur du moteur.
- Présenter l'accouplement souple sur le vilebrequin du moteur et serrer les vis de fixation aux couples prescrits par le constructeur du moteur. Voir figure 1-1 la position normale de l'accouplement souple, en place.
- Vérifier le centrage du vilebrequin du moteur par rapport au carter de volant. Se reporter aux caractéristiques techniques du moteur.

3-2. CONTROLE DU CHASSIS ET DE L'ARBRE DE TRANSMISSION

Vérifier le châssis et l'arbre de transmission, si l'on constate les anomalies suivantes, y porter remède.

- Supports de transmission usés ou cassés.
- Silent-blocs usés ou arrachés.
- Boulonnerie inappropriée ou desserrée.
- État des traverses du châssis ou des supports arrière.
- État du palier relais de l'arbre de transmission.
- Fonctionnement de la chape à coulisse, état général et lubrification.
- Fonctionnement des cardans, état général et lubrification.
- Angles de fonctionnement et phasage des cardans en fonction des instructions du constructeur.

- Supports de la boîte de transfert, alignement des chapes ou des brides, jeux, fuites d'huile.
- Jeu d'engrènement du couple conique de pont.

3-3. RADIATEUR D'HUILE, TUYAUTERIES D'HUILE DU FILTRE

Vérifier l'état de l'ensemble des tuyauteries et remédier aux anomalies constatées.

- Radiateur d'huile — le nettoyer et le rincer.
- Tuyauteries du radiateur — nettoyer et rincer ; vérifier l'état des tuyauteries et des raccords, écrasements éventuels.
- Filtre à huile extérieur — remplacer l'élément.
- Tuyauteries du filtre à huile — nettoyer et rincer ; vérifier l'état des tuyauteries et des raccords, écrasements éventuels.

3-4. VÉRIFICATION DES COMMANDES

Vérifier les commandes de la transmission montées sur le véhicule, si l'on constate les anomalies ci-dessous y porter remède.

- Sélecteur : s'assurer qu'il y est facilement manœuvrable, vérifier les câbles : élimés ou présentant des pliures, s'assurer de la lubrification des tringles ou des axes de chapes, contrôler l'état des filetages et la disposition des câbles.
- Commande mécanique du modulateur : s'assurer qu'il est facilement manœuvrable, vérifier les câbles : élimés ou présentant des pliures, s'assurer de la lubrification des tringles ou des axes de chapes, contrôler l'état des filetages et la disposition des câbles.
- Commande du frein de parcage : cassures, déformations, filetages, embouts ou chapes détériorés.
- Vérifier l'état de la prise de force : usure, fonctionnement et lubrification.
- Câble d'entraînement de compteur : état général, détériorations, lubrification, disposition.
- Câblage des organes électriques tels que sondes, témoins, contacts : état des connexions, serrage et isolation.

SECTION IV

MONTAGE DE LA TRANSMISSION SUR LE VEHICULE

4-1. MANUTENTION

- Manutentionner la transmission avec précaution pour éviter de la détériorer ainsi que les organes environnants au cours du montage.
- Utiliser un palan ou un cric rouleur spécial pour transmission de manière à pouvoir présenter cette dernière de façon précise.

4-2. ACCOUPLEMENT AU MOTEUR

- Amener l'un des douze trous de vis du plateau d'accouplement souple en face de l'orifice d'accès à l'avant du carter volant du moteur.
- Monter un goujon de guidage 1/2-20 dans l'un des trous de vis du plateau d'accouplement souple sur le volant (fig. 1-1). Mettre le trou de vis du plateau d'accouplement et amené précédemment en face de l'orifice d'accès, en ligne avec le goujon de guidage.
- Lubrifier le diamètre de centrage avec de la graisse au bisulfure de molybdène.
- Amener la transmission contre le moteur, tout en guidant le diamètre de centrage du volant dans le moyeu du disque d'accouplement souple et engager le goujon de guidage dans un trou du disque d'accouplement souple.
- Engager le diamètre de centrage du carter de transmission dans le logement du carter de volant.
- Monter les vis assurant la fixation du carter de transmission sur le carter du volant. Serrer ces vis au couple prescrit par le constructeur du véhicule.
- Enlever le goujon de guidage du disque souple et du volant, le remplacer par une vis. A ce stade du remontage, approcher cette vis à la main uniquement.
- Mettre en place les onze autre vis 1/2-20 assurant la fixation du disque souple sur le volant. Lorsque toutes les vis sont en place les serrer à un couple compris entre 13,2 et 15,8 m.kg (96 et 115 lbs.ft).

4-3. MISE EN PLACE DES SUPPORTS

- Mettre en place les vis, les rondelles, les traverses, les supports et les silent-blocs maintenant la transmission en place.

IMPORTANT : Les vis engagées dans les taraudages de 5/8-11 du carter de convertisseur ne devront pas être engagées dans les taraudages sur une profondeur inférieure à 34,5 mm (1.36").

4-4. ACCOUPLEMENT DE L'ARBRE DE TRANSMISSION

- Accoupler la bride de l'arbre de transmission ou le joint de cardan sur la bride ou la chape de sortie de la transmission.

- Utiliser les vis et les écrous prévus par le constructeur du véhicule et les serrer au couple prescrit.

4-5. RACCORDEMENT DES TUYAUTERIES DU RADIATEUR D'HUILE

- Raccorder les tuyauteries d'huile sur le filtre à huile extérieur de la transmission et sur le radiateur d'huile. Éviter d'écraser les tuyauteries ou de faire des coudes brusques. Les raccords engagés dans les taraudages de la transmission ne devront pas être serrés au-delà de 6,9 m.kg (50 lbs.ft).

- Maintenir les tuyauteries d'huile éloignées de l'échappement et de tous organes risquant de provoquer des usures par frottement.

4-6. MONTAGE DE LA COMMANDE DU SÉLECTEUR

- Amener la commande du sélecteur au point mort (N). Amener le levier de commande du sélecteur (sur la transmission) au point mort (fig. 4-1). Régler la timonerie de façon à pouvoir l'engager sur le levier de commande et le levier du sélecteur de la transmission.

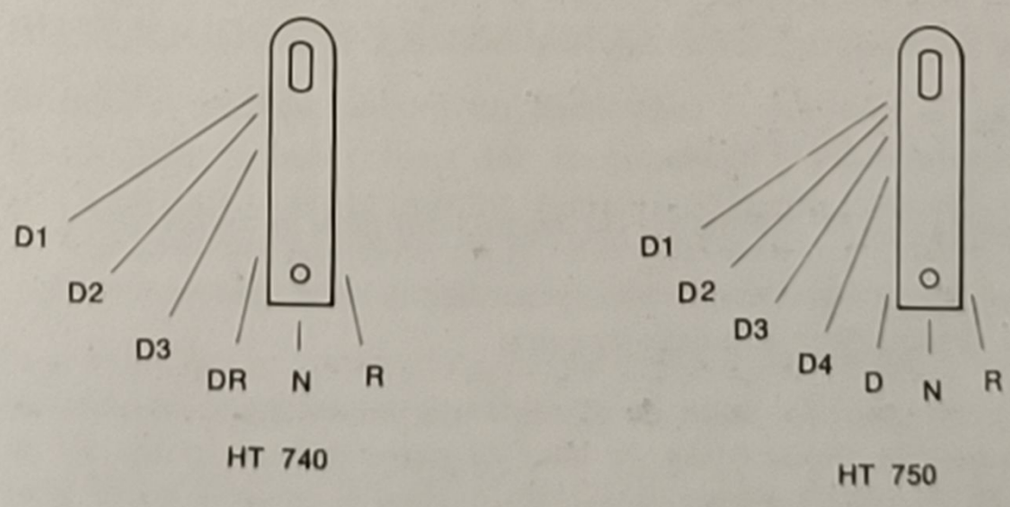

Figure 4-1. Grille des vitesses du sélecteur, transmission série HT 700

- Amener le sélecteur dans toutes les positions et vérifier que pour chaque position du sélecteur de commande correspond un verrouillage sur le sélecteur de la transmission.

- Vérifier le commutateur de la sécurité de démarrage au point mort. Lorsque le sélecteur est au point mort il doit être impossible d'actionner le démarreur.

NOTA : Le type et l'emplacement du commutateur de sécurité de démarrage sont variables. Il est entre autre possible de monter ce commutateur sur la transmission (fig. 4-2). Voir paragraphe 4-11 ci-dessous.

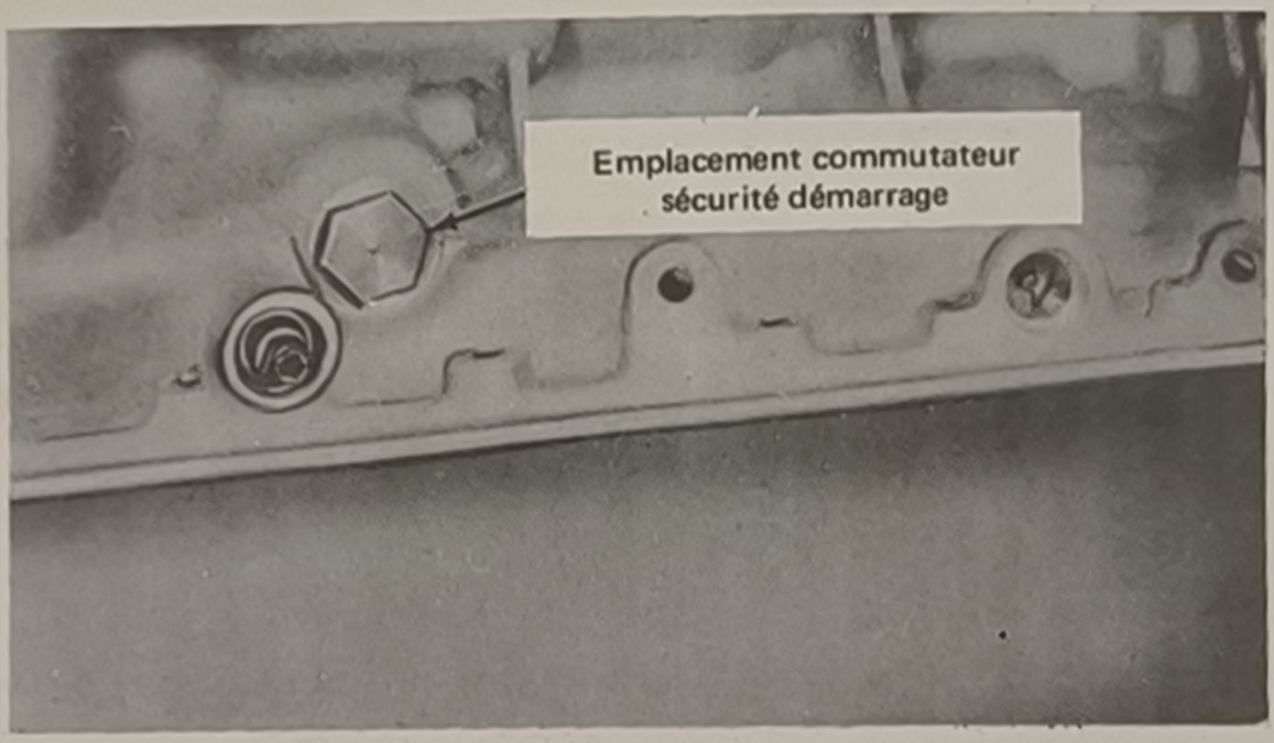

Figure 4-2. Emplacement commutateur sécurité démarrage

4-7. MONTAGE DE LA COMMANDE DU MODULATEUR

- Monter le joint sur la commande du moyeu, enduire le joint de graisse soluble dans l'huile.

- Engager la tige de commande du modulateur dans la transmission.

- Monter la commande du modulateur sur le carter de transmission, placer le joint dans le lamage du carter.

- Mettre en place la patte de fixation du modulateur, rabattre les freins vers la transmission et fixer la patte à l'aide d'une vis de 5/16-18 x 9/16". Serrer la vis à un couple compris entre 2 et 2,7 m.kg (15 et 20 lbs.ft).

NOTA : Certaines commandes sont munies d'un support également maintenu par la vis de la patte.

- Régler le câble de commande du modulateur de la façon suivante :

  (1) Amener la commande d'accélérateur en position régime maximum.

  (2) Tirer ou repousser à fond sur le câble (cette commande peut fonctionner à la traction ou à la poussée lorsqu'on ouvre l'accélérateur). Ce mouvement du câble est transmis à la valve du modulateur par une came (fig. 4-3).

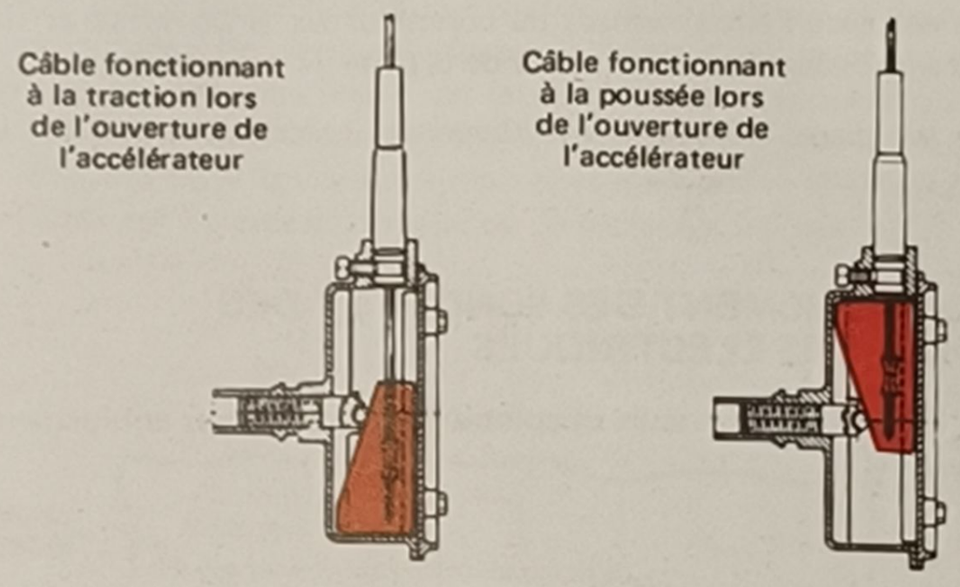

Figure 4-3. Disposition de la commande mécanique du modulateur

  (3) Régler la timonerie de façon que la commande d'accélérateur et l'embout du câble puissent être montés sans difficultés.

  (4) Accélérer à fond et relâcher l'accélérateur. Le câble ou la timonerie ne doivent pas gripper. La course du câble (de la position fermée à la position régime maximum) ne doit pas être inférieure à 30,1 mm (1.187"), elle ne doit pas être supérieure à 39,6 mm (1.56").

  (5) Le câble du modulateur doit accompagner les mouvements de l'accélérateur de la position ralenti à la position régime maxi. Éventuellement, augmenter le tarage du ressort pour que le mouvement du câble accompagne celui de l'accélérateur.

- Régler les autres commandes mécaniques conformément aux instructions du constructeur du véhicule.

4-8. MONTAGE DES COMMANDES DE LA PRISE DE FORCE

- Mettre en place la prise de force sur la transmission si cette mise en place n'a pas été effectuée précédemment : voir paragraphe 2-4.

- Accoupler les commandes de la prise de force et vérifier le fonctionnement de ces commandes.

4-9. MONTAGE DE LA COMMANDE DE FREIN DE PARCAGE

- Accoupler et régler la commande du frein de parcage.
- Régler les mâchoires de frein conformément aux instructions du constructeur du véhicule.

4-10. MONTAGE DE L'ENTRAINEMENT DE COMPTEUR

- Mettre en place l'entraînement du compteur sur le couvercle arrière de la transmission. Serrer l'embout de la prise de mouvement.
- Mettre en place le câble d'entraînement du compteur, éviter les coudes brusques.

4-11. BRANCHEMENT DES SONDES ET DES ORGANES ÉLECTRIQUES

Brancher les sondes, émetteurs et commutateurs ou autres équipements électriques.

CIRCUIT D'HUILE

5-1. CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE

- Le niveau de l'huile et la méthode de contrôle du niveau d'huile sont illustrés aux figures 5-1 et 5-2. La seule différence entre ces deux figures, c'est l'adjonction d'un bouchon de 3/4-16 sur la figure 5-2. La vérification du niveau s'effectue à l'aide d'une jauge introduite dans le tube de remplissage de la transmission. Certaines transmissions de début de série sont munies d'autres repères de niveau, il est possible d'enlever ces anciens repères et d'en refaire d'autres correspondants aux nouveaux niveaux ou de les laisser tels quels.

  NOTA : Le véhicule doit être sur sol horizontal et la transmission au point mort. L'huile doit être à une température comprise entre 71 et 93°C (160/200°F), laisser fonctionner le moteur au ralenti pendant la vérification du niveau d'huile.

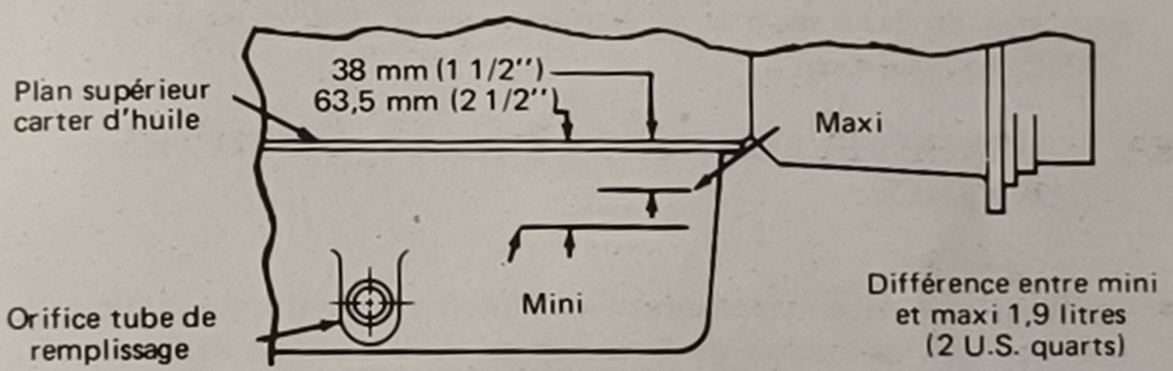

Figure 5-1. Détermination des niveaux d'huile sur les transmissions de début de série

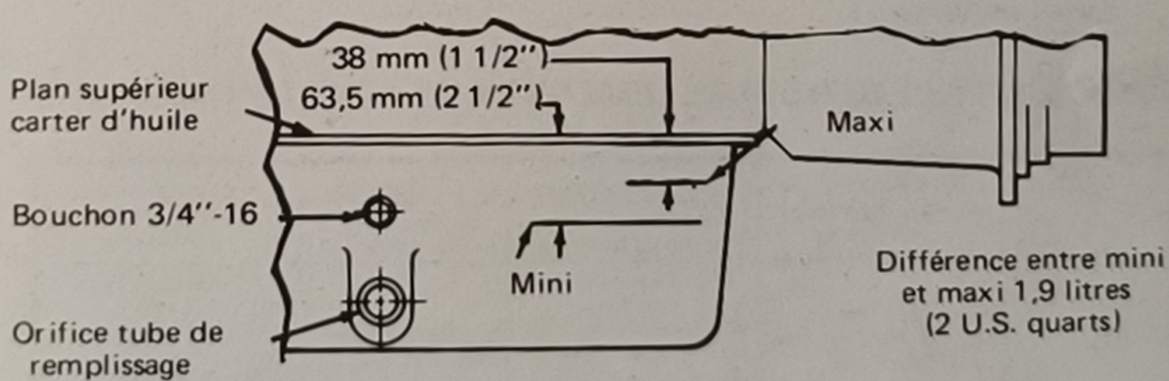

Figure 5-2. Détermination des niveaux d'huile sur les transmissions nouveau modèle

- Tenir tout particulièrement compte des conditions de contrôle du niveau d'huile présentes aux figures 5-1 et 5-2.
- On trouvera à la figure 5-3 les repères de jauge correspondant à toutes les transmissions HT 700D.

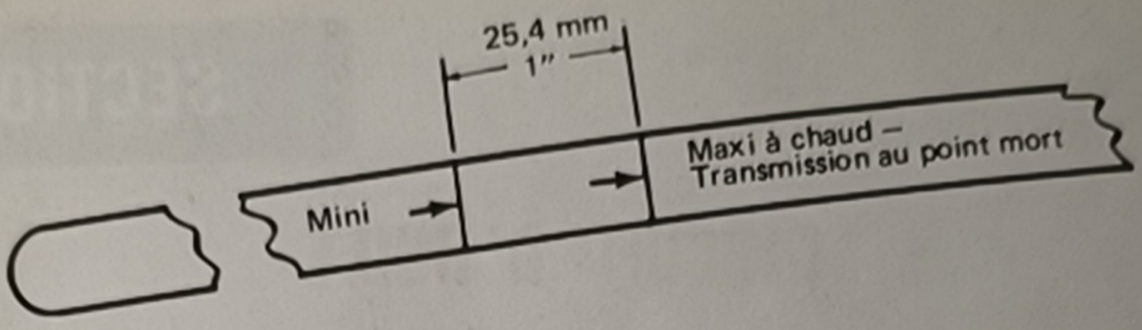

Figure 5-3. Repères de jauge

- Ne pas faire fonctionner la transmission lorsque le niveau d'huile est au-dessus du repère «maxi» (Full) ou au-dessous du repère «mini» (Add).

5-2. SPÉCIFICATIONS DE L'HUILE

- N'utiliser que de l'huile Dexron® spéciale pour transmission automatique.

- Lorsque la température ambiante est inférieure à −23°C (−10°F) prévoir un dispositif de réchauffage avant utilisation de la transmission afin de faire monter la température de l'huile au-dessus de −23°C, au préalable.

5-3. RENOUVELLEMENT DE L'HUILE, DU FILTRE A HUILE

- La fréquence de renouvellement de l'huile et du filtre à huile est fonction de l'utilisation de la transmission et du type de filtration prévu sur la transmission. On trouvera ci-dessous un tableau qui servira de guide général. Éventuellement prévoir des renouvellements plus fréquents si le type d'utilisation risque de contaminer l'huile de façon importante.

PÉRIODICITÉ DE RENOUVELLEMENT DE L'HUILE ET DU FILTRE

	Périodicité de renouvellement de l'huile	Crépine dans carter d'huile		Élément du filtre à huile extérieur
		Avec filtre à huile extérieur	Sans filtre à huile extérieur	
Cars	160 00 km (100 000 miles) ou 12 mois	A la 1ère vidange puis tous les 800.000 km (500.000 miles) ou à chaque révision	A chaque vidange	Après les 1ers 8 000 km (5 000 miles) puis tous les 80 000 km (50 000 miles)
Camions (routiers)	80 000 km (50 000 miles) ou 12 mois	A la 1ère vidange puis tous les 800 000 km (500 000 miles) ou à chaque révision	A chaque vidange	Après les 1ers 8 000 km (5 000 miles) puis tous les 80 000 km (50 000 miles)
Camions (tous terrains)	40 000 km (25 000 miles) ou 6 mois	A la 1ère vidange puis tous les 800 000 km (500.000 miles) ou à chaque révision	A chaque vidange	Après les 1ers 8 000 km (5 000 miles) puis tous les 80 000 km (50 000 miles)

- Pour vidanger l'huile séparer le tube de remplissage d'huile du carter d'huile. Pour faciliter la vidange, la transmission devra être à sa température normale.

- Déposer le ou les élément(s) du ou des filtre(s) extérieur(s) ainsi que les joints. Monter des éléments et des joints neufs.

- Déposer le carter d'huile et le filtre : se reporter à l'édition actuellement en vigueur du Manuel de Service SA 1270. Mettre au rebut le joint du carter d'huile, le filtre et le joint de la tuyauterie de filtre. Nettoyer le carter d'huile.

- Déposer, nettoyer et remonter la crépine du circuit d'alimentation de régulateur dans le bloc de valves.

- Le kit référence 6838420 contient un filtre (de carter d'huile), un joint de tuyauterie de filtre et un joint de carter d'huile.

- Monter un filtre et un joint neufs. Mettre en place le carter d'huile et le joint (se reporter au Manuel de Service SA 1270). Raccorder la tuyauterie de filtre au carter d'huile.

- Verser 21,7 litres (23 US quarts) d'huile Dexron® pour transmission automatique dans la transmission. Vérifier le niveau d'huile comme indiqué au paragraphe 5-1.

SECTION VI

ESSAIS SUR ROUTE ET REGLAGES

- Se reporter aux instructions de conduite figurant dans le Manuel du Conducteur SA 1334.
- Utiliser normalement le véhicule pour vérifier le fonctionnement de la transmission. Le parcours d'essai devra être varié de manière à mettre en valeur toute anomalie de fonctionnement ou toute nécessité de réglage.
- Vérifier le commutateur de sécurité de démarrage, essayer d'actionner le démarreur dans toutes les positions du sélecteur, le démarreur ne doit fonctionner que sélecteur en position N (point mort).
- Vérifier la position du sélecteur dans toutes les vitesses et au point mort. Le levier devra être en face des repères du secteur correspondant à une vitesse ou au point mort, lorsque la transmission est elle-même dans cette position.
- Vérifier les instruments raccordés à la transmission, entre autres l'indicateur de vitesse et le thermomètre d'huile.
- Vérifier le serrage et le desserrage du frein de parcage, s'assurer qu'il n'y a ni frottements parasites, ni échauffement, frein desserré.
- Vérifier le fonctionnement de la prise de force, se reporter au Manuel du Conducteur (SA-1334) se rapportant aux instructions générales d'utilisation ou aux instructions particulières du constructeur du véhicule.

LISTE DES CONTROLES APRES MONTAGE

1. COUPLES DE SERRAGE

a. Vis du disque souple d'accouplement 13,3/15,8 m.kg) (96-115 lb.ft) . . . . . ☐

b. Vis de fixation transmission sur moteur . . . . . ☐

c. Vis de fixation transmission sur châssis ou vis supports. ☐

d. Écrou de bride de sortie 103,5/138 m.kg (750-1000 lb.ft) ☐

e. Vis de bride ou de cardan de sortie . . . . . ☐

f. Écrou de levier de sélecteur 2/2,7 m.kg (15-20 lb.ft) . . . ☐

g. Vis de fixation de prise de force . . . . . ☐

h. Vis de fixation de commande du modulateur 2/2,7 m.kg (15-20 lb.ft) . . . . . ☐

i. Tuyauteries d'huile sur carter de transmission 6,9 m.kg (50 lb.ft) . . . . . ☐

2. FILTRE A HUILE ET TUYAUTERIES D'HUILE EXTÉRIEURES

a. Vérifier étanchéité . . . . . ☐

b. Vérifier serrage des raccords . . . . . ☐

c. Vérifier disposition . . . . . ☐

3. TIMONERIE

a. Sélecteur manuel

- Réglage (dans toutes les positions) . . . . . ☐
- Facilité de manœuvre . . . . . ☐
- Contacteur de sécurité de démarrage (démarrage au point mort) . . . . . ☐
- Manœuvre du levier . . . . . ☐

b. Commande du modulateur

- Réglage . . . . . ☐
- Facilité de manœuvre . . . . . ☐
- Disposition . . . . . ☐

c. Frein de parcage

- Réglage du jeu . . . . . ☐
- Réglage pour serrage normal . . . . . ☐
- Contrôle du desserrage . . . . . ☐

4. ARBRE DE TRANSMISSION

a. Phasage des cardans . . . . . ☐
b. Angles de l'arbre de transmission . . . . . ☐
c. Jeu de l'arbre de transmission . . . . . ☐
d. Lubrification des cardans et des chapes à coulisse . . . . ☐

5. CIRCUIT D'HUILE (voir Section 5)

a. Huile recommandée (Dexron ®) . . . . . ☐
b. Niveau d'huile . . . . . ☐
c. Repères de jauge . . . . . ☐
d. Serrage bouchon de remplissage . . . . . ☐
e. Serrage tuyauterie de remplissage sur carter . . . . . ☐
f. Propreté du reniflard . . . . . ☐

6. PRISE DE FORCE

a. Contrôle du jeu d'engrènement . . . . . ☐
b. Accouplement et fonctionnement des commandes . . . . ☐
c. Accouplement de l'équipement entraîné . . . . . ☐

7. INSTRUMENTS ET ORGANES ÉLECTRIQUES

a. Compteur . . . . . ☐
b. Thermomètre d'huile . . . . . ☐
c. Câblage et connexions . . . . . ☐
d. Commande phare de recul . . . . . ☐
e. Commutateur de sécurité de démarrage . . . . . ☐

Traduction, Composition et Impression T.T.C.J.B. s.a.
32, Avenue des Bonshommes — 95290 L'ISLE-ADAM — Tél. 469-11-46

Transmission Automatique Allison

Ce qui se fait de mieux

Detroit Diesel Allison

Indianapolis Indiana 46206

SA - F - 1366 1273-15M

Imprimé en France